200

Изъ „Желѣзнодорожнаго Дѣла“
1894 г., № 5.

О желѣзныхъ дорогахъ въ сѣверной Россіи.

Сплошное пространство Сѣверной Россіи, совершенно лишенное рельсовыхъ путей, заключаетъ въ себѣ губерніи *(См. прил.)*: Архангельскую, Олонецкую, Вологодскую, Вятскую и части губерній Новгородской, Костромской, Нижегородской, Казанской и Пермской, лежащія на сѣверъ отъ Волги и Камы; пространство это занимаетъ площадь въ 32.500 кв. мили (1.582.500 кв. вер.) и имѣетъ населеніе въ 9.000.000 душъ, распредѣленныхъ на немъ весьма неравномѣрно. Оно имѣетъ около 1.500 верстъ въ длину, считая отъ запада къ востоку, и 1.000 верстъ ширины въ поперечномъ направленіи. Уже самый фактъ громадности пространства и значительности количества населенія указываютъ на то, что потребности этого населенія въ желѣзнодорожномъ пути могутъ быть удовлетворены не одною какою либо дорогою въ нѣсколько сотъ верстъ, а цѣлою сѣтью дорогъ болѣе значительнаго протяженія. Если предположить, что въ сосѣдней съ Сѣвероиъ Россіи Финляндіи, имѣющей на 2,2 мил. жителей 2.300 вер. желѣзныхъ дорогъ, т. е. по 1.000 вер. на каждый милліонъ жителей, вполнѣ удовлетворена потребность въ рельсовыхъ путяхъ, то въ Сѣверной Россіи для удовлетворенія соотвѣтствующей потребности необходимо было бы построить 8.000 верстъ желѣзныхъ дорогъ; аналогія эта тѣмъ болѣе умѣстна, что Сѣверная Россія по климату, густотѣ населенія и быту его болѣе всего подходитъ къ Финляндіи. Такимъ образомъ, несомнѣнно, что для удовлетворенія интересамъ населенія Сѣверной Россіи желѣзнодорожная сѣть должна состоять изъ нѣсколькихъ линій общей длиною въ нѣсколько тысячъ верстъ; и хотя бы постройка дорогъ

отсрочивалась неопредѣленно долго,—она не перестанетъ быть отъ того менѣе настоятельной.

Такъ какъ примыканіе этой будущей сѣти къ существующимъ дорогамъ несомнѣнно, то изъ этого можно сдѣлать еще выводъ, что сѣть сѣверноруссскихъ желѣзныхъ дорогъ должна быть, въ видахъ единства съ остальной русской сѣтью и громадности пространства Сѣверной Россіи (1/3 всей Европейской Россіи), нормальноколейною. Необходимость нормальной колеи видна еще и изъ того, что сѣверноруссскія желѣзныя дороги должны будутъ войти въ связь съ Уральскою и Западно-Сибирскою желѣзными дорогами, такъ какъ одного теперешняго рельсоваго соединенія Сибири съ Европейскою Россіею чрезъ Самару впослѣдствіи будетъ недостаточно: для Сибири необходимо будетъ и кратчайшее соединеніе рельсовыми путями съ ближайшими къ ней портами Европейской Россіи, т. е. Петербургомъ и Архангельскомъ.

Разсматривая нашу существующую желѣзнодорожную сѣть, мы видимъ, что описанное Сѣверное пространство ограничивается слѣдующими желѣзнодорожными линіями съ запада—Николаевской желѣзной дорогой, съ востока—Уральской, а съ юга—Ярославско-Вологодской, Нижегородской и Казанской; изъ нихъ три—Николаевская, Нижегородская и Уральская принадлежатъ казнѣ, а Ярославская и Казанская—частнымъ обществамъ; Рыбинско-Бологовскую и Кинешмо-Ивановскую, какъ не имѣющихъ достаточно самостоятельнаго значенія въ нашей сѣти, мы въ разсчетъ можемъ не принимать.

При сооруженіи сѣти дорогъ на Сѣверѣ въ той постепенности, которая обусловливается состояніемъ государственныхъ финансовъ и состояніемъ денежнаго рынка страны, придется, очевидно, рѣшить прежде всего два вопроса: 1) какая изъ намѣченныхъ уже или возможныхъ желѣзнодорожныхъ линій Сѣвера болѣе необходима? и 2) кто долженъ заняться сооруженіемъ этой линіи, казна или частныя желѣзнодорожныя общества?

Для рѣшенія перваго вопроса нужно имѣть въ виду, что насущныя потребности Сѣверной Россіи заключаются

въ наиболѣе дешевой доставкѣ хлѣба въ сѣверный край какъ для снабженія мѣстнаго населенія, такъ и для отпуска за границу, преимущественно пока въ Норвегію, чрезъ Архангельскій портъ, и въ связи Бѣломорскаго края съ бассейномъ Волги, для возможности отпуска продуктовъ морскаго промысла въ центральную Россію. Такою дорогою можетъ быть лишь линія, соединяющая бассейнъ верхней Волги съ Архангельскомъ, и при томъ наиболѣе короткая и, при пользованіи водяными путями обезпечивающая наименьшія издержки перевозки изъ центральнаго и волжскаго раіона до Архангельска и обратно. До сихъ поръ, сколько извѣстно, такихъ линій намѣчено было двѣ: отъ Казани до Котласа на Сѣверной Двинѣ, длиною 675 верстъ и отъ Вологды до Архангельска, длиною 625 верстъ. Первая изъ этихъ линій имѣетъ то неудобство, что, будучи болѣе длинной, не достигаетъ Архангельска, до котораго грузы въ навигаціонное время должны слѣдовать около 550 верстъ въ рѣчныхъ судахъ, по Сѣверной Двинѣ, т. е перегружаться въ Котласѣ; зимою же слѣдовать гужомъ на этихъ 550 верстахъ, что сдѣлаетъ работу дороги крайне неравномѣрной и отразится на уменьшеніи количества грузовъ вслѣдствіе дороговизны перевозки какъ лѣтомъ, такъ и зимою. Другая линія—Вологодско-Архангельская, лучше удовлетворяетъ намѣченной цѣли, соединяетъ Архангельскъ непосредственно съ рельсовой сѣтью; но невыгоды этого направленія въ слѣдующемъ: существующая Ярославско-Вологодская желѣзная дорога—узкоколейная и не имѣетъ въ Ярославлѣ прямого соединенія съ Московско-Ярославскою дорогою. Слѣдовательно, для включенія Архангельской желѣзной дороги въ общую сѣть пришлось бы: а) построить въ Ярославлѣ мостъ черезъ Волгу, длиною въ 300 саж. и стоимостью около 2.000.000 руб., б) перестроить Ярославско-Вологодскую желѣзную дорогу въ нормально-колейную (192 вер.), что, считая и снабженіе перестроеннаго участка подвижнымъ составомъ, будетъ стоить около 4 мил. руб. При этомъ, разстояніе отъ Ярославля (Волги) до Архангельска будетъ 192 + + 625 = 817 верстъ; но хотя оно длиннѣе линіи отъ Казани до Котласа на 142 версты, преимущества Вологодско-Архангельской линіи предъ Казанско-Котласской

очень значительны и заключаются въ ближайшей связи Архангельска и чрезъ него всего Бѣломорскаго края съ центральной промышленной областью и непосредственной связи Архангельскаго порта съ Волгою, съ которой будетъ притекать къ нему наибольшая масса грузовъ. Съ другой стороны, разстояніе до Москвы, какъ главнаго промышленнаго центра Россіи, должно быть всегда принимаемо во вниманіе; при этомъ, сравненіе совершенно не въ пользу Котласской линіи. Желѣзнодорожное разстояніе отъ Котласа черезъ Казань до Москвы будетъ: 675 + 788 + 185 = 1.648 вер.; отъ Архангельска же до Москвы (черезъ Вологду) 625 + 192 + 262 = 1.079 в., т. е. второе разстояніе короче перваго на 569 верстъ желѣзнодорожнаго пути + 550 верстъ водянаго или гужеваго пути. Поэтому соединеніе Архангельска съ Вологдою во всѣхъ отношеніяхъ удовлетворительнѣе, чѣмъ соединеніе бассейна Сѣверной Двины съ Казанью, которое было бы совершенно искусственно, такъ какъ никакихъ общихъ интересовъ у Казани и Архангельска нѣтъ.

Что касается интересовъ дорогъ Казанской и Ярославской, при передачѣ имъ права сооруженія разсматриваемыхъ линій, то можно сказать, что Казанская желѣзная дорога весьма мало выиграетъ отъ продолженія своего на Сѣверъ, такъ какъ направленіе это совершенно не совпадаетъ съ направленіемъ ея главной линіи, параллельно водному пути по Вяткѣ, Камѣ и Волгѣ и сверхъ того разъединено Волгою отъ главной линіи. Извѣстно, что промышленное тяготѣніе Казани направляется въ сторону Сибири, съ которою у нея гораздо больше торговыхъ связей, чѣмъ съ Сѣверомъ; поэтому гораздо болѣе естественное продолженіе Казанской желѣзной дороги было бы не на сѣверъ, а на востокъ. Точно также и дальнѣйшее развитіе сѣти желѣзныхъ дорогъ на Сѣверѣ, совершенно въ сторонѣ отъ Казанской линіи и не совпадающее съ ея общимъ направленіемъ, не принесло бы никакой пользы Московско-Казанской дорогѣ; поэтому постройка Обществомъ Московско-Казанской желѣзной дороги какой либо дороги на Сѣверѣ была бы совершенно непонятна.

Общество Московско-Ярославско-Вологодской желѣз-

ной дороги увеличило бы свой доходъ продолженіемъ линіи отъ Вологды до Архангельска, такъ какъ почти всѣ грузы новаго участка пробѣгали бы линію отъ Вологды до Волги; но до Московско-Ярославскаго участка доходила бы сравнительно небольшая ихъ часть; кромѣ того, какъ и въ случаѣ Казанской желѣзной дороги, дальнѣйшее развитіе сѣти дорогъ на Сѣверѣ не принесетъ главной линіи Ярославской желѣзной дороги особенной пользы, вслѣдствіе несовпаденія направленія грузоваго движенія по этой сѣти съ направленіемъ Московско-Ярославской желѣзной дороги. Очевидно, что сѣть Сѣверноруссскихъ желѣзныхъ дорогъ получитъ самостоятельное значеніе и нѣтъ достаточнаго основанія пріурочивать существованіе этой сѣти къ существованію Обществъ Казанской или Ярославской желѣзныхъ дорогъ.

Направленіе дороги къ Архангельску, удовлетворяющее условіямъ: а) наименьшей длины и дешевизны, б) связи съ волжскимъ бассейномъ, в) связи съ центральнымъ раіономъ, и г) возможности соединенія съ петербургскимъ портомъ, — такое направленіе можетъ быть лишь отъ верховья рѣки Шексны, входящей въ составъ Волжскаго бассейна, до Архангельска: длина этой линіи 525 верстъ, т. е. на 150 верстъ короче Казань-котласской линіи и на 292 версты короче Ярославско-архангельской линіи. Преимущества этого направленія таковы: сокращеніе строительной стоимости линіи, сокращеніе издержекъ перевозки съ Волги въ Архангельскъ и обратно въ навигаціонное время (съ мая по октябрь, т. е. шесть мѣсяцевъ въ году) до минимума. Извѣстно, что фрахты на Волгѣ крайне низки и стоимость провоза грузовъ съ нижней и средней Волги до Ярославля или Рыбинска одинакова. Отъ Рыбинска до верховья Шексны 400 верстъ, и стоимость провоза колеблется въ настоящее время около 3 коп. съ пуда; но въ ближайшемъ будущемъ, съ окончаніемъ шлюзованія Шексны, фрахты на Шекснѣ должны упасть въ 2 раза, такъ какъ теперешняя высота фрахтовъ объясняется единственно дороговизною тяги судовъ въ порожистыхъ мѣстахъ рѣки; шлюзованіе Шексны вполнѣ устранитъ эту причину, и потому фрахты упадутъ до

1/300 коп. съ пудоверсты или до 1 1/2 коп. за провозъ пуда по Шекснѣ изъ конца въ конецъ. Провозъ по желѣзной дорогѣ въ Архангельскъ для главнаго груза—хлѣба — по существующему тарифу за 525 верстъ 12,47 коп. съ пуда; перегрузка на пристани близъ Крохинскаго посада *) (въ верховьѣ Шексны) 1/2 коп. съ пуда, итого 13 коп. Такимъ образомъ, провозъ одного пуда хлѣба изъ Рыбинска въ Архангельскъ стоилъ бы 1 1/2+13=14 1/2 коп. По Вологодско-архангельской желѣзной дорогѣ (отъ Ярославля) 1/2 + 16,78 = 17,28 коп., т. е. на 2 3/4 коп. дороже.

Условія устройства рѣчнаго порта въ верховьѣ Шексны наиболѣе благопріятныя: горизонтъ Шексны колеблется здѣсь не болѣе одной сажени вслѣдствіе того, что колебаніе уровня Бѣлоозера, изъ котораго она вытекаетъ, не превосходитъ этого предѣла; притокъ воды изъ послѣдняго въ Шексну регулируется теперь плотиною, построенною въ 1892 году въ Крохинскомъ посадѣ. Такимъ образомъ, судоходныя условія Шексны наилучшія, а чрезъ нее и черезъ Волгу отъ Рыбинска до Ярославля (480 верстъ) устанавливается связь и съ центральнымъ раіономъ гораздо болѣе удобная, чѣмъ при посредствѣ Казанской жел. дороги; въ будущемъ же осталось бы связать эту линію съ Ярославско-вологодскою ж. д. посредствомъ участка отъ верхней Шексны до Вологды, длиною 140 верстъ. Выходъ Архангельской дороги къ истоку Шексны имѣетъ еще то удобство, что отъ него сравнительно недалеко находится и Петербургъ,—менѣе 700 верстъ водянаго пути по Маріинской системѣ. Такимъ образомъ, какъ Волга и центральный районъ, такъ и Петербургъ были бы соединены съ Бѣломорскимъ побережьемъ наиболѣе дешевымъ путемъ.

Легко видѣть, что дешевизна фрахта отъ Рыбинска до Архангельска обусловитъ и развитіе отпускной торговли Архангельскаго порта.

---

*) Съ шлюзованіемъ Шексны перегрузка баржъ, идущихъ только до верховья Шексны, устраняется, такъ какъ шлюзы строятся длиною около 150 саженъ.

Сравнительная стоимость сооруженія линіи, при стоимости версты въ 30.000 руб. съ подвижнымъ составомъ.

1) Казань-котласская 675 вер. . . .	20.250.000	р.
Мостъ черезъ Волгу, длиною не менѣе 500 саж., стоимостью до	3.500.000	„
Итого . . .	23.750.000	р.
2) Вологодско-Архангельск. 625 вер.	18.750.000	р.
Переустройство Ярославско-вологодск. ж. д. въ ширококолейную	4.000.000	„
Устройство моста черезъ Волгу въ Ярославлѣ	2.000.000	„
Итого . . .	24.750.000	р.
3) Линія отъ верховья Шексны до Архангельска, длиною 525 вер.	15.750.000	р,

Сравнительная стоимость провоза одного пуда хлѣбнаго груза съ Волги въ Архангельскъ:

Лин. Казань-Котласъ (675 в.)	Яро лавль-Архангельскъ (817 в.).	Шексна-Архангельскъ (525 в.)
1. Казань-Котласъ . . 14,68 к.	Казань-Ярославль . 4 к.	Казень ист. Шексны. 5,50 к.
2. Котласъ-Арханг. 3,50 к.	Ярославль-Арханг. 17,28 к.	Шекс.-Архангельскъ . 12,50 к.
Итого . 18,18 к.	Итого . 21,28 к.	Итого . 18,00 к.

Слѣдовательно, линія отъ верховьевъ Шексны къ Архангельску будетъ стоить на 8 мил. дешевле линіи Казань-котласской и на 9 мил. дешевле Ярославско-архангельской линіи; причемъ стоимость провоза съ Волги до Архангельска на 3,10 коп. дешевле по сравненію съ Ярославско-архангельской линіей и одинакова съ Казань-котласской линіею.

Отсутствіе непосредственной связи у Архангельской линіи съ существующей желѣзнодорожной сѣтью маловажно: наибольшая масса грузовъ пойдетъ изъ бассейна Волги къ Архангельску для удовлетворенія нужды въ хлѣбѣ бѣломорскаго населенія и для отпуска заграницу; обмѣнъ же бѣломорскаго края съ центральной Россіей будетъ незначителенъ. Въ этомъ случаѣ на

Архангельскую ж. д. нужно смотрѣть такъ же, какъ на Рыбинскую, еслибы послѣдняя примыкала непосредственно къ петербургскому порту, а не къ Николаевской жел. дорогѣ: положеніе ея нисколько не ухудшилось бы, отъ того, что она оканчивалась бы у водныхъ бассейновъ, не примыкая къ существующей сѣти. Такова линія, которая, по нашему мнѣнію, должна быть поставлена въ первую очередь дорогъ на сѣверѣ.

Количество транзитныхъ грузовъ этой линіи можно опредѣлить по современной потребности населенія Архангельской губерніи въ хлѣбѣ и по размѣрамъ существующаго отпуска архангельскаго порта за границу; послѣдній притомъ долженъ значительно возрасти.

Имѣя въ виду, что всѣ уѣзды Архангельской губерніи, за исключеніемъ Шенкурскаго, наиболѣе обезпеченнаго хлѣбомъ собственнаго производства, удобно будутъ пользоваться хлѣбомъ, прибывшимъ въ Архангельскъ, и полагая населеніе этихъ уѣздовъ въ 250,000 человѣкъ, а потребность въ привозномъ хлѣбѣ въ 15 пуд. на человѣка, количество хлѣба, которое нужно въ Архангельскѣ для удовлетворенія потребностямъ бѣломорскаго населенія, опредѣлится въ 15×250.000=3.750.000 пуд. Отпускъ за границу чрезъ архангельскій портъ составляетъ ежегодно, въ среднемъ, 2.500.000 пуд., между тѣмъ, большая часть этого хлѣба доставляется изъ бассейна р. Вятки и подвозится гужомъ на 200 и болѣе верстъ къ пристанямъ, лежащимъ на притокахъ Сѣверной Двины; слѣдовательно, доставка хлѣба къ архангельскому порту обходится теперь очень дорого, что отражается на высотѣ цѣнъ отпускаемаго за границу хлѣба, а чрезъ это и на размѣрѣ отпуска. Не трудно предвидѣть, что при изложенныхъ проектируемыхъ условіяхъ перевозки, цѣна пуда хлѣба въ архангельскомъ портѣ будетъ выше цѣны въ петербургскомъ портѣ не болѣе 10 коп. на пудъ, т. е. сравнительно не высока. Поэтому отпускъ хлѣба за границу изъ Архангельска долженъ, по крайней мѣрѣ, утроиться, т. е. выразится въ цифрѣ не меньшей 7.500.000 пуд.; доставка же хлѣба изъ Вятскаго района, какъ слишкомъ дорогая, должна прекратиться. Если къ опредѣленному количеству транзитнаго хлѣба (11.250.000 пудовъ) прибавить

1 милл. пудовъ соли, потребной для посолки рыбы и привозимой въ настоящее время изъ-заграницы (большая часть этой рыбы идетъ на потребленіе мѣстнаго населенія), и 1 милл. пуд. керосина отчасти для удовлетворенія сравнительно большой потребности сѣвернаго населенія въ освѣтительномъ матеріалѣ, отчасти же для отпуска въ сѣверную Норвегію,—то мы получимъ еще 2 милл. пудовъ транзитнаго груза.

Полагая по дѣйствующимъ тарифамъ за провозъ на разстояніе 525 верстъ

пуда хлѣбнаго груза . . . 12,47 коп.
„ нефтянаго груза . . . 20,00 „
„ соли . . . . . 10,85 „

мы опредѣлимъ выручку Шекснинско-архангельской желѣзной дороги отъ транзитныхъ грузовъ въ суммѣ $0{,}1247 \times 11{,}250.000 + 0{,}20 \times 1.000.000 + 0{,}1085 \times \times 1.000.000 = 1.171.375$ рублей.

Къ транзитнымъ же грузамъ слѣдуетъ еще прибавить предметы обрабатывающей промышленности и колоніальные товары, необходимые для бѣломорскаго населенія и получаемые изъ центральнаго района, и рыбный грузъ въ обратномъ направленіи; полагая первые въ количествѣ 100.000 пуд. съ платою по 0,35 руб. съ пуда за все разстояніе, опредѣлимъ выручку отъ нихъ въ 35,000 руб. Полагая количество втораго груза въ 200.000 пуд. и тарифную ставку въ 0,1872 р. съ пуда, получимъ выручку въ 37.440 р. Кромѣ транзитныхъ грузовъ будутъ еще мѣстные грузы: хлѣбъ для потребностей населенія сѣверной половины Кириловскаго уѣзда Новгородской губерніи, всего Каргопольскаго уѣзда, Олонецкой губерніи и прилегающихъ къ нему частей уѣздовъ Вологодской губерніи около 1.000.000 пуд., съ среднимъ пробѣгомъ 120 вер., и не менѣе 1 милл. пуд. лѣсныхъ матеріаловъ для отпуска чрезъ Архангельскъ за границу, съ среднимъ пробѣгомъ 120 вер. изъ мѣстности, удаленной отъ рѣкъ Онеги и Сѣверной Двины и ихъ притоковъ, и такое же количество въ сторону, съ пробѣгомъ въ 150 вер.; что въ общей сложности дастъ дорогѣ валоваго дохода: $0{,}0625 \times 1.000.000 + 0{,}417 \times 1.000.000 + 0{,}05 \times \times 1.000.000 = 154.200$ р.

Такимъ образомъ, общая выручка дороги отъ товарной перевозки будетъ: 1.711.375 + 35.000 + 37.430 × ×154.200=1.938.015 руб. Пассажирское движеніе, въ виду рѣдкости населенія края, даетъ около 250 руб. на версту дороги, т. е. 131.250 руб. выручки. Доходъ отъ прочихъ статей, связанныхъ съ движеніемъ, можно считать въ 4% отъ общей выручки по товарному и пассажирскому движенію, т. е. въ суммѣ 82.770 руб.

Такимъ образомъ, общая выручка дороги будетъ 2.152.035 руб. или по 4.100 руб. на версту дороги. При этомъ размѣрѣ поверстнаго валоваго дохода, чистый доходъ можетъ быть около 1,500 руб. на версту, т. е. около 5% на затраченный въ дорогу капиталъ, что даетъ дорогѣ право на самостоятельное существованіе.

Остается выяснить, какой видъ можетъ принять сѣть дорогъ на сѣверѣ при своемъ развитіи, и какимъ образомъ Шексинско-архангельская желѣзная дорога можетъ быть связана съ этой сѣтью *).

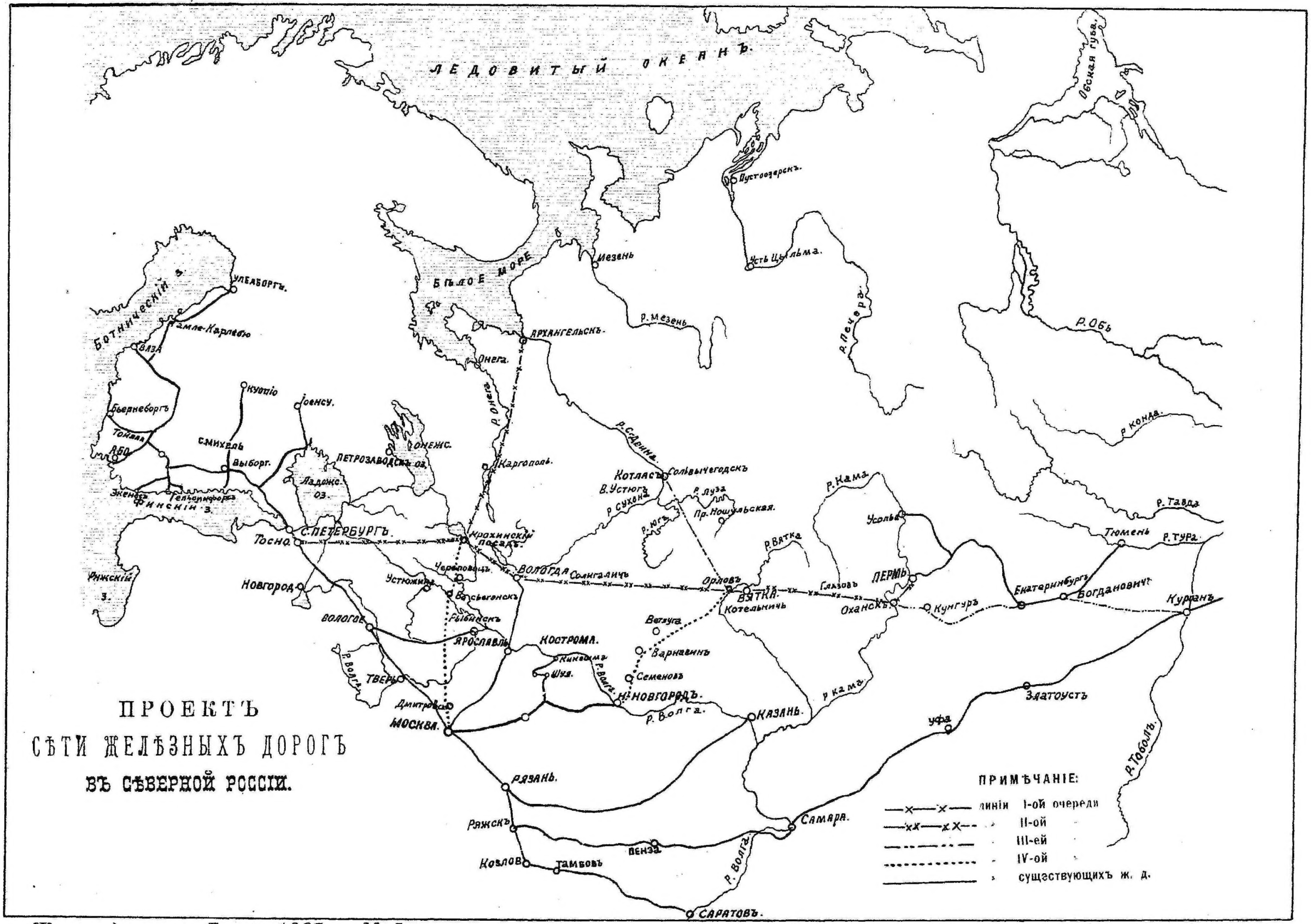
Вслѣдствіе того, что нашъ сѣверъ лежитъ на перепутьи изъ западной Сибири къ ближайшимъ портамъ—Петербургу и Архангельску,—представляется несомнѣннымъ, что для кратчайшаго соединенія Обской системы съ лучшимъ нашимъ портомъ—петербургскимъ, будетъ необходимо сооруженіе дороги, связывающей Петербургъ съ Уральской дорогою, восточный концъ которой упирается въ судоходную рѣку Обской системы. Такое соединеніе, правда, устанавливается при посредствѣ Западно-сибирской желѣзной дороги, но разстояніе отъ Оби до Петербурга по ней весьма велико—около 3.900 верстъ. Съ развитіемъ пароходства на Обской системѣ и съ увеличеніемъ населенія хлѣбныхъ округовъ, расположенныхъ въ южныхъ частяхъ Обской системы, западная Сибирь получитъ возможность отпускать десятки милліоновъ пудовъ хлѣба, которому придется искать сбыта тамъ же, гдѣ его находитъ хлѣбъ европейской Россіи, т. е. въ западной Европѣ; при этомъ удешевленіе перевозки до лучшаго и ближайшаго

*) Болѣе подробное изслѣдованіе остальной сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Сѣверной Россіи составитъ для насъ предметъ особой статьи. *Авт.*

къ Сибири порта — петербургскаго — сдѣлается настоятельно необходимымъ, а это можетъ быть достигнуто лишь сооруженіемъ желѣзной дороги изъ Петербурга въ Пермь. Мы полагаемъ, что исходнымъ пунктомъ этой дороги можетъ быть станція Тосна, Николаевской ж. д., какъ узловая станція, черезъ которую открывается удобный выходъ къ портамъ петербургскому, ревельскому и рижскому; промежуточными же пунктами могутъ быть верховье Шексны, для соединенія съ Шекснинско-архангельскою желѣзною дорогою, Вологда, Орловъ на р. Вяткѣ и Оханскъ на р. Камѣ. Длина этой линіи, полагая послѣдовательно между поименованными пунктами: 410 + 140 + 550 + 430 + 70 = =1.600 верстъ. Принимая во вниманіе, что Уральская желѣзная дорога отъ Перми до Тюмени имѣетъ около 800 верстъ длины, сооруженіемъ Петербурго-пермской желѣзной дороги достигается желѣзнодорожное соединеніе Обской системы съ петербургскимъ портомъ, причемъ длина всей желѣзнодорожной линіи будетъ 50 + 1.600 + 800 = 2.450 верстъ, т. е. на 1.450 верстъ короче, чѣмъ по строющейся Западно-сибирской дорогѣ. Желѣзнодорожный путь изъ Сибири до петербургскаго порта сократится еще болѣе, когда будутъ сооружены линіи: Оханскъ-Екатеринбургъ, длиною 400 верстъ, и Богдановичъ-Курганъ, длиною 250 верстъ. Первая изъ нихъ должна замѣнить для транзитныхъ грузовъ слишкомъ кружный, горный участокъ Уральской желѣзной дороги, имѣющій при томъ недостаточную пропускную способность, и включить въ желѣзнодорожную сѣть много горныхъ заводовъ; вторая будетъ служить для кратчайшаго соединенія Западно-сибирской желѣзной дороги съ Петербурго-пермской желѣзною дорогою, причемъ разстояніе отъ Оби до Петербурга было бы въ 1.050 + + 250 + 94 + 400 + 1.650 = 3.444 версты, т. е. на 450 верстъ менѣе, чѣмъ черезъ Москву. Эти двѣ линіи, вмѣстѣ съ линіею отъ Орлова (на р. Вяткѣ) до Котласа, длиною 350 верстъ, могли бы быть поставлены въ третью очередь линій, назначенныхъ къ сооруженію въ сѣверной Россіи. Послѣдняя линія установила бы ту связь между бассейнами Камы и Вятки съ одной стороны и бассейномъ Сѣверной Двины съ другой, ко-

Печатано по распоряженію Отвѣтственнаго Редактора журнала «Желѣзнодорожное Дѣло».
Спб. Типографія бр. Пантелеевыхъ. Верейская ул., № 16.

Къ ст: „О желѣзныхъ дорогахъ въ Сѣверной Россіи“.



„Желѣзнодорожное Дѣло“ 1894 г. № 5.

Лит. Ф. Кремера, Звѣринская 46, Спб.